

Číslo 3, ročník XIX, listopad 2019

## K PODPORE POTENCIÁLU VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

### SUPPORT OF POTENTIAL OF INLAND WATERWAY TRANSPORT

Andrea Galieriková<sup>1</sup>, Jarmila Sosedová<sup>2</sup>

*Anotace: Potenciál európskych riek sa v súčasnosti využíva nedostatočne. Kompetentné orgány EÚ si kladú za cieľ zvyšovať potenciál vodných ciest a podporovať vnútrozemskú plavbu ako ekologický druh dopravy. Podporné programy EÚ zvyšujú povedomie o vodnej doprave, jej využitie a príspevok k dopravnej politike EÚ. Zaistením transparentnosti pri rozdeľovaní kompetencií na medzinárodnej úrovni a zavedením účinných finančných stimulov je možné zlepšiť celkové riadenie a podporiť rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci EÚ.*

*Kľúčová slova: vodná doprava, potenciál, transparentnosť, kompetencie*

*Summary: The potential of European rivers is currently under-utilized. The EU competent authorities aim to increase the potential of waterways and promote inland navigation as an environmentally friendly mode of transport. EU support programs raise awareness of water use, its use and contribution to EU transport policy. By ensuring transparency in the allocation of competences at international level and by introducing effective financial incentives, it is possible to improve overall governance and support the development of inland waterway transport within the EU.*

*Key words: water transport, potential, transparency, competency*

## ÚVOD

Doprava je kľúčovým faktorom modernej ekonomiky. Je považovaná za jednu z najvýznamnejších ľudských činností, ktorá má nezastupiteľné postavenie v ekonomike i v priestorovej štruktúre jednotlivých štátov, kontinentov i na globálnej úrovni. Keďže hlavnou úlohou dopravy je preprava nákladu a osôb, štruktúra dopravných módov je funkčne i priestorovo veľmi úzko prepojená s hospodárstvom a štruktúrou osídlenia. S rastom ekonomiky a životnej úrovne rastú aj požiadavky na dopravné služby. Zároveň však možno zaznamenať narastajúci rozpor medzi spoločnosťou vyžadujúcou stále viac mobility (nárast dopytu po dopravných službách) a verejnou mienkou, ktorá je stále menej tolerantná k chronickým meškaniam a nízkej kvalite niektorých dopravných služieb.

Najčastejšie voleným druhom dopravy je cestná doprava, a to predovšetkým vďaka svojej výhode prepraviť náklad „od dverí k dverám“, t.j. zo zdroja do cieľa bez nutnosti prekládky. Rýchlosť a jednoduchosť prepravy zvýhodňujú cestnú dopravu, ale jej pôsobenie na životné

<sup>1</sup> Ing. Andrea Galieriková, PhD. Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, E-mail: : [andrea.galierikova@fpedas.uniza.sk](mailto:andrea.galierikova@fpedas.uniza.sk)

<sup>2</sup> doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD. Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, E-mail: : [jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk](mailto:jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk)

prostredie má najviac negatívnych ekologických dopadov zo všetkých druhov dopravy. Európsky dopravný systém bude preto v nasledujúcom desaťročí čeliť značným výzvam. Na nájdenie potrebných finančných zdrojov na dlhodobé investície do dopravných infraštruktúr, ako aj na odvrátenie kolapsu systému cestnej nákladnej dopravy bude potrebné vynaložiť veľké úsilie. Z tohto dôvodu je nutné dostať rast cestnej dopravy pod kontrolu a poskytnúť iným, ekologicky vhodnejším módom dopravy prostriedky na to, aby sa mohli stať konkurencieschopnými alternatívami.

## **1. ÚLOHA VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST V DOPRAVNEJ POLITIKE**

Doprava na vnútrozemských vodných cestách je šetrná k životnému prostrediu a poskytuje existujúcu kapacitu na zmiernenie preťažnosti pozemných komunikácií. I kompetentné orgány Európskej únie sa rozhodli upriamiť pozornosť na výhody, ktoré poskytujú vnútrozemské vodné cesty, pripomenúť súvisiace výzvy a opätovne prezentovať potenciál tohto spôsobu dopravy. Pracovná skupina pre námornú dopravu na základe návrhu predsedníctva rokovala o tejto téme na zasadnutiach 25. septembra 2018 a 9. októbra 2018 a vypracovala znenie návrhu záverov (13745/18 TRANS 489 MAR 156).

Rada EÚ systematicky poukazuje na kľúčovú úlohu vnútrozemských vodných ciest pri dosahovaní cieľov dopravnej politiky v Únii, napr. prostredníctvom všetkých hlavných nástrojov politiky vrátane:

- bielej knihy o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (8333/11);
- oznámenia Komisie o európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu (11333/16, European Strategy for Low-Emission Mobility, COM(2016) 501 final);
- záverov Európskej rady o Parížskej dohode o zmene klímy;
- záverov Rady o pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) v oblasti dopravy (15053/17, Draft Council conclusions on the progress of the Trans-European Transport Network (TEN-T) implementation and the Connecting Europe Facility (CEF) for transport);
- pracovných plánov pre európskych koordinátorov pre koridory: atlantický, baltsko-jadranský, Severné more – Pobaltie, Severné more – Stredomorie, stredomorský, Orient/východné Stredomorie, rýnsko-alpský a Rýn – Dunaj;
- správy Komisie týkajúcej sa vykonávania akčného programu NAIADES II o podpore vnútrozemskej vodnej dopravy (obdobie rokov 2014 – 2017);
- pracovného dokumentu útvarov Komisie o digitálnej vnútrozemskej plavbe (12342/18).

## **2. AKTUÁLNE VÝSLEDKY ROZVOJOVÝCH PROGRAMOV A PROJEKTOV**

Zem býva právom nazývaná modrou planétou. Viac ako dve tretiny jej povrchu zaberajú moria a oceány. Ani samotná pevnina nie je súšou. Je pokrytá mozaikou vnútrozemských jazier a popretkávaná vnútrozemskými vodnými tokmi. V údoliach riek vznikali prvé civilizácie. Rieka pre nich znamenala nielen zdroj obživy a vody, ale rieky sa stali i spojnicami medzi národmi a prvými dopravnými cestami. Európske rieky majú obrovský potenciál, ktorý sa zatiaľ

nevyužíva v dostatočnej miere. Preto i kompetentné inštitúcie Európskej únie majú ambíciu tento potenciál patrične využívať a podporovať vnútrozemskú plavbu ako alternatívny ekologický druh dopravy.

V tomto kontexte Rada EÚ akceptuje a zohľadňuje i rokovania a závery v rámci riečnych komisií, medzinárodných fór a odvetvia zamerané na ďalší rozvoj a zlepšenie vnútrozemskej vodnej dopravy prijaté napr. na medzinárodnej ministerskej konferencii o vnútrozemskej vodnej doprave – Vnútrozemská vodná doprava v globálnom prostredí (Vroclav, 18. apríl 2018), na kongrese CCNR pri príležitosti 150. výročia podpísania Mannheimského zákona (Mannheim, 17. október 2018), na stretnutí ministrov podunajských štátov (Brusel, 3. december 2018), na konferencii Danube Business Talks (Viedeň, 10. október 2018).

To znamená, že vnútrozemská vodná doprava by tam, kde je zo zemepisného hľadiska uskutočniteľná, mala podstatným spôsobom prispievať k efektívnemu multimodálnemu dopravnému systému v Únii. Je však zrejmé, že jej plný potenciál sa v súčasnosti nevyužíva, preto je nevyhnutné opätovne priblížiť potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy pri prepájaní vnútrozemia s námornými prístavmi a pri zásobovaní dôležitých priemyselných centier a mestských aglomerácií, ako aj v rámci mestskej osobnej dopravy.

V tomto ohľade by vnútrozemská vodná doprava mohla významne prispieť k znižovaniu negatívnych účinkov dopravy, a to presunutím nákladnej dopravy z ciest s cieľom umožniť efektívnejšie využívanie energie a zvýšené využívanie alternatívnych palív, a tak podporiť úsilie o dosiahnutie cieľov Parížskej dohody o zmene klímy, ale i znižovaním emisií hluku, nehodovosti a preťažnosti pozemných komunikácií bez ďalšieho využívania pôdy, ako aj vo väzbe na Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013, v ktorom sa vyžaduje, aby boli vnútrozemské vodné toky, prirodzené i kanalizované, ako aj uzatvorené vodné plochy udržiavané v stave umožňujúcom dobrú splavnosť. V tejto súvislosti dostupnosť treba pozitívne hodnotiť disponibilitu voľných kapacít na vnútrozemských vodných cestách pri relatívne nízkych nákladoch na infraštruktúru.

Taktiež treba oceniť tú skutočnosť, že sa prijatím Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2397 z 12. decembra 2017 o uznávaní odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a o zrušení smerníc Rady 91/672/EHS a 96/50/ES, Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES a Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plyných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013 a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES podaril zrevidovať právny rámec s cieľom ustanoviť harmonizované pravidlá, prispôbiť ustanovenia technickému pokroku, zatriktívniť odvetvie najmä pre mladých ľudí a podporiť mobilitu pracovníkov. V tomto kontexte nemožno nespomenúť dosiahnutý pokrok v záujme lepšieho európskeho riadenia vnútrozemskej plavby prostredníctvom úspešného začatia činnosti Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (CESNI), na ktorej sa aktívne zúčastňujú pozorovateľské štáty, medzinárodné organizácie a riečne komisie, ako aj odvetvie vnútrozemskej plavby.

Zároveň treba kladne hodnotiť i výsledky opatrení prijatých v rámci programu NAIADES II, ktorý sa má ukončiť v roku 2020. Napriek uvedeným pozitívam sú potrebné ďalšie opatrenia a podpora na uvoľnenie plného potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy ako efektívneho, bezpečného a udržateľného dopravného systému a rozvoj environmentálnych vlastností flotily pri súčasnej ochrane konkurenčných výhod vnútrozemskej vodnej dopravy.

### **3. MOŽNOSTI ĎALŠEJ PODPORY ROZVOJA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY**

Z uvedeného vyplýva, že najneskôr do konca roka 2020 je potrebné spustiť program nadväzujúci na program NAIADES II, aby sa zabezpečila kontinuita opatrení. To znamená, že Komisia v spolupráci s členskými štátmi, riečnymi komisiami a inými relevantnými zainteresovanými stranami musí vypracovať program zameraný na:

- údržbu, obnovu a modernizáciu infraštruktúry, vrátane prístavov;
- vykonávanie stratégie na modernizáciu a technický rozvoj flotily, najmä pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti a bezpečnosť;
- rozvoj ľudských zdrojov, vrátane odbornej prípravy a kvalifikácie;
- zachovanie nediskriminovaného prístupu na trh a spravodlivých sociálnych podmienok v rámci Únie aj mimo nej
- implementáciu stratégie digitalizácie (t.j. nová generácia riečnych informačných služieb – RIS, elektronické osvedčenia / preukazy odbornej spôsobilosti Únie, služobné lodné knihy, lodné denníky a elektronické prepravné doklady);
- opatrenia na zlepšenie konkurencieschopnosti odvetvia a monitorovania trhu;
- integráciu a interoperabilitu s ostatnými módmi dopravy, ako aj výskum a vývoj v oblasti automatizácie;
- podporu spolupráce s medzinárodnými orgánmi a organizáciami, ako aj v rámci medzivládnych aktivít v oblasti vnútrozemskej plavby.

Implementáciu programov NAIADES A NAIADES II vo veľkej miere uľahčili projekty 7. rámcového programu (RP) Platina a Platina II., preto je naďalej potrebné využívať inovačné koordinačné projekty s cieľom zabezpečiť riešenie a zavádzanie inovačných programov do plavebnej praxe.

Za nesporný prínos treba považovať i výsledky projektov v oblasti výskumu a vývoja v rámci programov 7. RP a Horizont 2020, na základe ktorých sa určili ciele koncepcie zamerané na ekologizáciu plavidiel vnútrozemskej plavby. V tejto oblasti sú potrebné ďalšie výskumné projekty, ako aj stratégia koordinovaného zavádzania a financovania vo väzbe na implementáciu výsledkov výskumu s tým, že takýmto nadväzujúcim programom by sa zároveň podporilo harmonizované vykonávanie a uplatňovanie jestvujúceho právneho rámca a ďalší rozvoj spoločných pravidiel a noriem, najmä na podporu ďalšej modernizácie a inovácie. V tejto súvislosti sa odporúča, aby sa čerpal z poznatkov a skúseností CESNI, a to nielen v oblasti technických požiadaviek na plavidlá vnútrozemskej plavby a odborných kvalifikácií, ale aj v oblasti informačných technológií, vrátane RIS i v iných oblastiach, akými je napríklad zber údajov o nehodách na vnútrozemských vodných cestách na európskej úrovni s cieľom podľa potreby zlepšiť existujúce pravidlá a normy.

Pre naplnenie vyššie vytýčených cieľov a zavedenie navrhovaných programov je dôležité zabezpečiť dostupnosť primeraných finančných prostriedkov, napríklad grantov na implementáciu súčasného akčného programu NAIADES II a budúceho nadväzujúceho programu.

### **ZÁVER**

Začlenením vnútrozemskej vodnej dopravy do európskeho dopravného systému využitím potenciálu európskych riek medzinárodného významu môže mať pozitívny vplyv na ekológiu i ekonomiku zainteresovaných štátov. Podporné programy Európskej únie zamerané na oblasti

s vyššou pridanou hodnotou zvyšujú práve ambície odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy a vytvárajú tak jeho pozitívny príspevok k dopravnej politike EÚ. Zaistením jasného a transparentného rozdelenia kompetencií medzi EÚ (medzinárodná úroveň), členské štáty (jednotlivé regionálne úrovne) a samotné odvetvie, ako aj zavedením účinných finančných stimulov je možné zlepšiť celkové riadenie a v neposlednom rade podporiť rozvoj a skvalitniť vnútrozemskú vodnú dopravu v podmienkach Európy.

## POUŽITÁ LITERATÚRA

- (1) EURÓPSKA KOMISIA. Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje. Brusel, 2011, 144 s.
- (2) EURÓPSKA KOMISIA. Oznámenie komisie: Budovanie základnej dopravnej siete: Koridory základnej siete a Nástroj na prepájanie Európy. Brusel, 2014, 940 s
- (3) EURÓPSKA KOMISIA. Oznámenie komisie: Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave. NAIADES II. Brusel, 2013, 623 s.
- (4) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2397 z 12. decembra 2017 o uznávaní odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a o zrušení smerníc Rady 91/672/EHS a 96/50/ES,
- (5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby.
- (6) SOSEDOVÁ, J., GROBARČÍKOVÁ, A.: *Možnosti podpory integrácie vnútrozemskej vodnej dopravy do logistického reťazca*. In: Logistika - ekonomika - prax 2014, zborník z 3. medzinárodnej vedeckej konferencie: Žilina 20. november 2014. ISSN 1336-5851. 2014. CD-ROM, s. 91-96. CD-ROM z konferencie je vydaný ako mimoriadne číslo elektronického časopisu Logistický monitor.
- (7) SOSEDOVÁ, J., GROBARČÍKOVÁ, A.: K problematike kvality vo vnútrozemskej vodnej doprave Európske kvalifikačné štandardy a harmonizácia profesijných kompetencií vo vnútrozemskej vodnej doprave. . In: LOGISTICKÝ MONITOR – internetové noviny pre rozvoj logistiky na Slovensku, júl 201č, 5 s., ISSN 1336 – 5851.